Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4477**

17. Wahlperiode 20. 01. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/4372 –

Sicherheit in Eisenbahntunneln

Vorbemerkung der Fragesteller

An die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit von Tunneln werden europaweit stetig wachsende Anforderungen gestellt. Denn Tunnelanlagen sind länger und komplexer geworden. Außerdem nimmt der unterirdische Verkehr weiter zu. Damit wächst auch die Gefahr von Unfällen mit schwerwiegenden Folgen, besonders im Brandfall. Aus diesem Grund ist es notwendig, für Tunnel umfassende Notfallkonzepte zu entwickeln, die dem möglichen hohen Schadenspotential Rechnung tragen, sei es im Hinblick auf fertig gestellte, aktuelle und in Planung befindlicher Bauvorhaben.

Im Juli 1997 ist die Richtlinie des Eisenbahn Bundesamtes (EBA) „Anforderungen des Brand und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“ in Kraft getreten. Die dort geregelten baulichen, betrieblichen und organisatorischen Maßnahmen stellen die Voraussetzungen für die Brandschutz- und Unfallrettungsmaßnahmen der nach Landesrecht zuständigen Dienste dar. Die Richtlinie wird ständig weiterentwickelt. Die hohen Sicherheitsanforderungen beim Bau von Eisenbahntunneln sind auch in die Technische Spezifikation Interoperabilität (TSI) „Sicherheit in Eisenbahntunneln (Safety in Railway Tunnels, SRT)“ vom 20. Dezember 2007 der Europäischen Kommission eingeflossen (Amtsblatt der EU L 64/1 vom 7. März 2008).

Aber nicht nur die Sicherheitsanforderungen bei Tunnelneubau, sondern auch die Tunnelsanierung gewinnt immer mehr an Bedeutung, weil Alterungsprozesse und mögliche Sicherheitslücken beseitigt werden müssen. Die EU-Tunnelrichtlinie und die „Richtlinie über den Bau und Betrieb von Straßentunneln“ (RABT) schreiben explizit das sicherheitstechnische Nachrüsten von Tunneln vor. Für die Nachrüstung bestehender Eisenbahntunnel hat die DB AG ein Programm aufgestellt, bei dem die Anforderungen der Tunnel-Richtlinie des EBA so weit wie technisch möglich berücksichtigt werden sollen, ohne in die bauliche Substanz des Tragwerks einzugreifen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 18. Januar 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Eine umfassende Darstellung der Vorgehensweise und der Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit der Sicherheit von Eisenbahntunneln enthält die Vorbemerkung zur Antwort der Kleinen Anfrage „Sicherheit in Eisenbahntunneln“ auf Bundestagsdrucksache 16/12237. Der Umfang des Nachrüstprogramms für Bestandstunnel ist in der Antwort zu Frage 24 auf Bundestagsdrucksache 16/12237 dargestellt. Die Durchführung dieses Nachrüstprogramms obliegt der Deutschen Bahn AG (DB AG) in Wahrnehmung der Verantwortung gemäß § 4 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Die Antworten zum Umsetzungsstand des Programms beruhen daher auf Beiträgen der DB AG.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung den Realisierungsstand des von der DB AG aufgestellten Programms zur Nachrüstung bestehender Tunnel von mehr als 1 000 m Länge?

Zum jetzigen Zeitpunkt wurden 70 Prozent der Maßnahmen bereits realisiert.

2. Wann ist nach Erkenntnisstand der Bundesregierung mit einem Abschluss aller Maßnahmen zu rechnen?

Der Rahmenterminplan des Tunnelnachrüstprogramms sieht einen Abschluss der Arbeiten bis Ende 2013 vor.

3. Gab es nach Kenntnisstand der Bundesregierung während der Nachrüstung bestehender Tunnel Schadensereignisse, die bauliche Maßnahmen notwendig gemacht haben?

Im Rahmen des Tunnelnachrüstprogramms ist es bis zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu Ereignissen gekommen, die eine bauliche Sanierung des jeweiligen Tunnels erfordert hätten.

4. Hält die Bundesregierung das Nachrüstprogramm der DB AG für bestehende Tunnel für ausreichend?

   Wenn ja, mit welcher Begründung?

   Wenn nein, warum nicht?

Die Maßnahmen des Tunnelnachrüstprogramms wurden in enger Abstimmung zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt und dem Notfallmanagement der DB AG auf Grundlage der geltenden Richtlinien festgelegt.

5. Gibt es Fallbeispiele, wo über das Nachrüstprogramm hinaus, bei bestehenden Tunneln bauliche Eingriffe notwendig geworden sind?

   Wenn ja, um welche konkrete Fälle und Maßnahmen handelt es sich?

Im Rahmen der laufenden Instandhaltung der Tunnelbauwerke werden bauliche Maßnahmen durchgeführt. Die Notwendigkeit dazu wird im Rahmen der regelmäßig durchzuführenden Begutachtung der Bauwerke durch Experten festgestellt und dokumentiert. Dies steht nicht in Zusammenhang mit dem Tunnelnachrüstprogramm.

6. Gibt es einen öffentlich zugänglichen Zwischenbericht über das Tunnelnachrüstprogramm?

   Wenn nein, warum nicht?

Bisher wurden keine Zwischenberichte erstellt. Im Übrigen existiert keine rechtliche Grundlage hierfür.

7. Wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung das Tunnel-Nachrüstprogramm abgeschlossen sein?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

8. Wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren Änderungen im Notfallmanagement der DB AG vollzogen?

   Wenn ja, welche?

Nein. Für Änderungen im Notfallmanagement gab es kein Erfordernis.

9. Wann wurden die Richtlinien zum Bau und Betrieb von Bahntunneln, einschließlich der im Juli 1997 in Kraft getretenen Richtlinie des EBA, zuletzt überarbeitet?

Die EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“ wurde zuletzt zum 1. Juli 2008 infolge des Inkrafttretens der Technischen Spezifikation Interoperabilität „Sicherheit in Eisenbahntunneln“ angepasst.

10. Wann ist mit dem Inkrafttreten der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Bahnanlagen der freien Strecke“, die unter Leitung des Eisenbahn-Bundesamtes erarbeitet wird und Vorkehrungen für die Bereiche außerhalb der Tunnel definieren soll, zu rechnen?

Zurzeit befindet sich ein Entwurf der oben genannten Richtlinie im Abstimmungsprozess des zuständigen Arbeitskreises. Die Benennung eines Termins für das Inkrafttreten der Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Bahnanlagen der freien Strecke“ ist daher noch nicht möglich.

11. Wie haben sich in den letzten zehn Jahren die der Tunnelsicherheit zuzuordnenden Instandhaltungskosten bei Schienenwegen entwickelt?

Sämtliche Instandhaltungsaufwendungen in Tunneln leisten direkt oder indirekt einen Beitrag zu einer nachhaltigen Tunnelsicherheit. Der Instandhaltungsbedarf wird im Rahmen regelmäßiger Inspektionen festgestellt und schwankt in Abhängigkeit des technischen Bedarfes. In den Jahren 2008 bis 2010 wurden jährlich zwischen 8 und 13 Mio. Euro für die Tunnelinstandhaltung aufgewendet.

12. Wie hoch lagen in den letzten fünf Jahren die Kosten der Nachrüstung bestehender Tunnel?

Im Rahmen des Tunnelnachrüstprogramms wurden seit Planungsbeginn (2001) bis Ende 2010 rund 121 Mio. Euro in die Sicherheit der Tunnel investiert.

13. Wie werden sich nach Einschätzung der Bundesregierung die Instandhaltungskosten der Tunnel und die Kosten der Sicherheitsmaßnahmen in Tunneln in den nächsten zehn Jahren entwickeln?

Die Instandhaltungskosten werden vom technischen Bedarf geprägt und lassen sich nicht auf zehn Jahre prognostizieren. Aufgrund der Altersstruktur der Bauwerke ist in Zukunft von einem steigenden Investitionsbedarf auszugehen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333